

Vantaan kaupungin lausunto Liikenne- ja viestintäministeriön Sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntely- vaihtoehdot arviomuistiosta VN/6164/2023

Lausunnoissa pyydetään ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

1. Pidätkö arviomuistiossa esitettyä kuvausta mikroliikkumisen nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää jollain tavalla?
2. Mitä arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Minkä vuoksi?
3. Puuttuuko arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista jokin olennaiseksi katsomanne ratkaisuvaihtoehto? Millainen tämä ratkaisuvaihtoehto olisi?
4. Mikä on näkemyksenne luvussa 7 esitetystä liikenne- ja viestintäministeriön arviosta? Tulisiko arviota täydentää joillain tavalla?
5. Mitä muuta haluaisitte lausua arviomuistiosta ja sen sisällöstä?

Vantaan kaupungin vastaukset kysymyksiin ovat alla.

1. Pidätkö arviomuistiossa esitettyä kuvausta mikroliikkumisen nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää jollain tavalla?

Arviomuistiossa on esitetty todella kattava kuvaus nykytilasta. Se tarjoaa hyvän koonnin mikroliikkumisen varsin monimutkaisista säännöistä ja tuo hyvin esille nykytilan haasteet ja ongelmat. Kuitenkaan mikroliikkumispalveluiden hyviä puolia ei ole juurikaan kuvattu eikä myöskään selvennetty kuinka monessa kunnassa ongelmat ja haasteet ovat osoittautuneet käytännössä merkittäviksi.

Tässä arviomuistiossa tarkoitettu yhteiskäyttöinen mikroliikkuminen on liikkumismuotona varsin uusi, joten palveluntarjoajien käytännöt ja esimerkiksi tarjottavat liikkumisvälineet eivät ole vielä välttämättä vakiintuneet. Esimerkiksi Vantaalla sähköpotkulautoja on ollut toistaiseksi varsin maltillinen määrä, jolloin niistä aiheutuneet ongelmat ovat olleet tähän asti varsin vähäisiä. Näin ollen, vaikka jotkin asiat nykyisellään toimivat, muutoksia mikroliikkumisen osalta tulee varmasti monin paikoin tapahtumaan. Nykytilanteen muuttumiseen on siis syytä varautua ja pyrkiä ennaltaehkäisemään uusia ongelmia sopivilla keinoilla ja sääntelyllä.

2. Mitä arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Minkä vuoksi?

Vantaan kaupunki pitää tärkeänä useiden arviomuistiossa esitettyjen toimenpiteiden käyttöönottamista. Merkittävimmät ja tarkoituksenmukaisimmat muutokset ja sitä kautta

vaikutukset kaupunki näkee saatavan toimenpiteillä: mahdollistetaan kunnille toimilupajärjestelmän käyttöönotto, helpotetaan virheellisesti pysäköityjen sähköpotkulautojen siirtämistä ja vaikutetaan päihtyneenä ajamiseen. Näitä tukemaan myös liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteet sekä koulutus ja tiedotus ovat tärkeitä toimenpiteitä. Vapaaehtoinen yhteistyö on myös tärkeä toimenpide, koska kaikista paikallisista yksityiskohdista ei välttämättä käytännössä voida yleiselle sääntelyllä huolehtia. Sen sijaan toimenpiteet: ohjataan mikroliikennettä liikenteenohjauslaitteilla ja tarkennetaan mikroliikenteen liikennesääntöjä sisältävät Vantaan kaupungin näkemyksen mukaan tiettyjä ongelmia.

Alla tarkemmin Vantaan kaupungin näkemyksiä toimenpiteistä.

Mahdollistetaan kunnille toimilupajärjestelmän käyttöönotto

Mikroliikkumisvälineet aiheuttavat eniten ongelmia, kun niitä kertyy liikaa tietyille alueelle. Toimilupajärjestelmä mahdollistaisi liikkumisvälineiden rajaamisen kullakin alueella kestäväälle tasolle ja toisaalta kunnille mahdollisuuden velvoittaviin sääntöihin ja käytäntöihin toimijoille. Nykyisin kunnilla ei ole mahdollisuutta esittää palveluntarjoajille määräyksiä, vaan turvallisuuden parantamiseksi välttämättömät toimenpiteet perustuvat pääosin sopimuksiin yritysten kanssa. On mahdollista, etteivät kaikki toimijat noudata kaupunkien ohjeita ja voivat näin saada jopa kilpailuetua muihin toimijoihin nähden. Pahimmassa tapauksessa kaupunki ei saa edes yhteyttä toimijaan.

Toimilupajärjestelmän avulla olisi mahdollista velvoittaa palveluntarjoajia hyödyntämään tekniikan suomia mahdollisuuksia esimerkiksi pysäköintikieltoalueiden tai nopeusrajoitusalueiden merkitsemisissä ja liikkumisvälineen asetuksissa sen sijaan, että määräykset osoitetaan lukuisilla liikennemerkeillä (pysäköintikiellot, sallitut pysäköintipaikat, nopeusrajoitukset yms.). Tekniikan avulla voidaan saada myös käyttäjä pakotettua toimimaan määräysten mukaan, esimerkiksi rajoittamalla liikkumisvälineen nopeutta tai estämällä kielletylle alueelle ajaminen.

Helpotetaan virheellisesti pysäköityjen sähköpotkulautojen siirtämistä

Sähköpotkulautojen virheellinen pysäköinti on yksi keskeisimmistä potkulautojen muille kulkijoille aiheuttamista haitoista. Se, että kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja poliisi voisivat siirtää jalkakäytävälle tai pyörätielle virheellisesti pysäköidyn kevyen sähköajoneuvojen välittömästi olisi erittäin tärkeää ja kannatettavaa. Tämä parantaisi liikenneturvallisuutta ja liikkumisen sujuvuutta. Ainakin Vantaalla pääsääntöisesti kohtalaisen helposti toteutettava lähisiirto olisi oletettavasti useimmissa tapauksissa perustelluin. Siirtokustannukset toki olisi saatava palveluntarjoajan maksettavaksi, kuten arviomuistiossa ehdotettiin.

Vaikutetaan päihtyneenä ajamiseen

Promillerajan asettaminen kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle ja polkupyöräilylle, sen rikkomisesta seuraava sanktio sekä poliisin oikeus puhalluttaa ja keskeyttää päihtyneenä ajaminen parantaisivat liikkumisen turvallisuutta ja on siten kannatettava toimenpide. Jotta tällä toimenpiteellä olisi vaikutusta, on käytännössä myös valvontaan panostettava. Jo nyt poliisilla olisi mahdollisuus puuttua päihtyneenä ajamiseen mikroluikkumisvälineillä, kun kuljettaja aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle, mutta niin tehdään ilmeisesti varsin harvoin.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteet ilman muita lainsäädäntömuutoksia

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteet ilman muita lainsäädäntömuutoksia jättäisivät turvallisuus- ja markkinatilanteen kehittymään varsin paljon omalla painollaan ja tällöin merkittäviä parannuksia ei välttämättä tapahtuisi. Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteet, kuten mikroluikkumisen verkoston ja onnettomuustilastoinnin kehittäminen sekä liikennesääntöjen tuntemus, kuitenkin parantavat turvallisuutta, joten niiden käyttöönotto muiden toimenpiteiden ohella on tietysti tarpeen.

Lisätään koulutusta ja tiedotusta mikroluikenteen liikennesäännöistä

Mikroluikkumista koskevat säännöt eivät ole aivan yksinkertaiset hallita ja niiden osaamisessa on tutkimusten mukaan todettu puutteita. Koulutuksen ja tiedotuksen lisääminen liikennesäännöistä ja erityisesti asenteisiin vaikuttaminen on erittäin keskeistä ja tätä tulee toteuttaa joka tapauksessa muiden toimenpiteiden ohella. Tämän toimenpiteen toteuttamisen tulee olla kaikkien asiaan liittyvien toimijoiden vastuulla

Muita ratkaisuvaihtoehtoja

Vapaaehtoisella sopimisella ja käytäntöjen kehittämisellä on jo nyt onnistuttu parantamaan mikroluikkumisen turvallisuutta. Kokemukset yhteistyöstä Vantaalla palvelua tarjoavien yritysten kanssa ovat olleet hyviä, mutta vapaaehtoisuuteen perustuvassa järjestelmässä on isoja riskejä. Mikään ei pakota toimijoita noudattamaan kaupunkien ohjeita. Esimerkiksi kaupungin toivomien pysäköintikieltojen tai nopeusrajoitusten noudattamatta jättäminen voi olla jopa houkuttelevaa, jos näiden noudattamatta jättäminen tarjoaa kilpailuetua. Yhteistyötä palveluntarjoajien ja kaupunkien kanssa kannattaa tuki ylläpitää ja kehittää joka tapauksessa, koska ihan kaikkea ei yhteisellä sääntelyllä voida mitenkään huomioida, jolloin yhteisellä asioista sopimisellakin on paikkansa.

Ohjataan mikroluikennettä liikenteenohjauslaitteilla

Tieliikennelaki mahdollistaa mikroluikenteen kieltämisen ja rajoittamisen, jos liikenneturvallisuus tai sujuvuus sitä vaatii. Käytännössä nykyisten liikenteenohjauslaitteiden käytöllä voidaan siis vaikuttaa turvallisuuteen tietyissä kriittisissä paikoissa, kuten vilkkailla jalankulkualueilla. Tämä ei kuitenkaan ratkaise muiden alueiden turvallisuusongelmia, jos halutaan kuitenkin tämä liikkumismuoto mahdollistaa. Liikenteenohjauksella ei voida vaikuttaa ongelmallisen suureen

sähköpotkulautojen määrään eikä liikennemerkkien noudattamattomuuteen. Jo nyt pääosa sähköpotkulautojen tai muiden mikroliikkumisvälineiden käyttäjistä toimii vastuullisesti, eivätkä liikennemerkit säännöistä piittaamattomiin välttämättä juurikaan vaikuta.

Mikroliikenteen ohjaaminen liikenteenohjauslaitteilla vaatisi monin paikoin suuren määrän liikennemerkkejä, varsinkin kun esimerkiksi sähköpotkulaudoilla lähestyttäviä suuntia on monesti useita. Lukuisat liikennemerkit lisäkilpineen voivat haitata liikenneympäristön selkeyttä ja muiden liikennemerkkien havaittavuutta, minkä lisäksi merkkien asentamisesta tulee tietysti kustannuksia.

Mikroliikkumisen ohjaamista liikenteenohjauslaitteilla helpottaisi uusien mikroliikkumista koskevien liikennemerkkien saaminen käyttöön. Nämä selkeyttäisivät ratkaisuja ja tekisivät merkeistä käyttäjille helpommin ymmärrettäviä. Eli tällaisten liikennemerkkien saaminen käytettäväksi olisi erittäin kannatettavaa.

Pysäköintipaikkojen lisääminen mikroliikkumisvälineille on monin paikoin järkevää ja Vantaan kaupunki onkin toteuttanut jonkin verran pysäköintipaikkoja kaduille. Se ei kuitenkaan välttämättä ole tarkoituksenmukaista kaikilla alueilla. Sähköpotkulaudoilla halutaan ymmärrettävästi pysäköidä mahdollisimman lähelle määränpäättä, jolloin valmiiksi merkityt paikat eivät välttämättä ole houkuttelevia ilman lähiympäristön pysäköintikieltoja. Paikkoja tarvittaisiin myös erittäin paljon, jotta mikroliikkumisen houkuttelevuus säilyy. Ehdotettu kadunvarsiautopaikkojen muuttaminen sähköpotkulautoille olisi monin paikoin vaikeaa, sillä esimerkiksi Vantaalla on usealla alueella lyhytaikaisista pysäköintipaikoista pulaa. Näin ollen potkulautojen pysäköinnin järjestäminen olisi monesti tarkoituksenmukaisempaa muuten kuin uhraamalla vähäisiä kadunvarsipaikkoja.

Tarkennetaan mikroliikenteen liikennesääntöjä

Kevyen sähköajoneuvon ja jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen liikennesääntöjen yhtenäistäminen selkeyttäisi liikennesääntöjä ja parantaisi sitä kautta turvallisuutta. Näin ollen tämä on kannatettava toimenpide, mutta huomioon on kuitenkin otettava liikkumisesteiden liikkumismahdollisuudet.

Kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävällä ja pyörätiellä kokonaan olisi erittäin huono ratkaisu. Mikäli tämä toteutuisi, jotta mikroliikkuminen olisi ylipäänsä järkevää tai jopa mahdollista, olisi kaupungin käytännössä toteutettava erittäin suuri määrä pysäköintipaikkoja potkulaudoille. Paikkoja pitäisi olla erittäin tiheästi ja niiden merkitseminen kattavasti vaatisi lukemattoman määrän liikennemerkkejä. Tämä toisi kaupungille kustannuksia ja tekisi liikenneympäristöstä entistä sekavamman.

Esimerkiksi keskusta-alueilla mikroliikkumisvälineen ajoradalle pysäköintikään harvoin tulee kysymykseen tilan puutteesta sekä liikenteen sujuvuudesta ja turvallisuudesta johtuen. Yleensä tällaisilla alueilla kadunvarsilla onkin pysäköintikiellot. Muutenkaan ajoradalle pysäköinti ei

välttämättä ole juuri ongelmattomampaa kuin pysäköinti jalkakäytävälle tai pyörätielle ja saattaa aiheuttaa turvallisuusriskejä. Alueilla, joilla sähköpotkulautojen määrä on maltillinen, voi hyvin löytyä turvallisia paikkoja liikkumisvälineiden pysäköintiin jalkakäytävien ja pyöräteiden reunoilta, joten myöskään mahdollinen kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinnin kieltäminen kaikkialla maastossa ei olisi järkevää.

3. Puuttuuko arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista jokin olennaiseksi katsomanne ratkaisuvaihtoehto? Millainen tämä ratkaisuvaihtoehto olisi?

Arviomuistiossa on esitetty hyviä toimenpiteitä, mutta Vantaan kaupunki on huolissaan joidenkin toimenpiteiden vaikuttavuudesta, järkevyydestä ja käytännön toteuttamismahdollisuuksista. Keskeisimpänä ratkaisuna tulisi olla kuntien mahdollisuus rajoittaa mikroliikkumisvälineiden määrä kestäväälle tasolle sekä mahdollisuus luoda kunkin kunnan alueella tarpeellista ja toimivaa sääntelyä. Esitetyistä vaihtoehdoista toimilupajärjestelmän mahdollisuus vastaisi tätä tavoitetta, mutta voisiko vastaavaan ratkaisuun päästä jotenkin muutenkin, jos toimilupajärjestelmän katsotaan rajoittavan liikaa elinkeinovapautta?

4. Mikä on näkemyksenne luvussa 7 esitetystä liikenne- ja viestintäministeriön arviosta? Tulisiko arviota täydentää joillain tavalla?

Samoin kuin Liikenne- ja viestintäministeriö, Vantaan kaupunki pitää tärkeänä mikroliikenteen liikenneturvallisuuden edistämistä ja onnettomuuksien vähentämistä sekä mikroliikennepalvelujen edistämistä. Parhaimmillaan mikroliikkumispalvelut voivat uusia liikkumisen vaihtoehtoja tuodessaan edistää myös kestävien kulkutapojen käyttöä. Vantaan kaupungin mielestä useiden toimenpiteiden toteuttaminen tarpeen.

Arvion mukaan vastaava vaikutus voitaisiin käytännössä saavuttaa lievemmillä toimenpiteillä kuin elinkeinonvapauden rajoittamisella. Vantaa kaupunki on tästä eri mieltä, sillä nämä lievemmat toimenpiteet joko vaikeuttavat mikroliikkumispalveluiden käyttämistä käytännössä ja/tai kaupungille tulee hankalasti toteutettavia ja kalliita toimenpiteitä. Liikenne- ja viestintäministeriön arvio vierittäisi suuren osan vastuusta ja kustannuksista kunnille antamatta kuitenkaan toimivia konkreettisia keinoja lieventää mikroliikkumisvälineiden liian suuresta määrästä aiheutuvia ongelmia.

Esitetyt jalkakäytävien ja pyöräteiden täysi pysäköintikielto sekä liikenteenohjaus eivät monin paikoin ole järkeviä toimia, mikäli potkulautoja on maltillinen määrä, eikä niistä aiheudu juuri haittaa. Nämä toimenpiteet edellyttäisivät valtavan määrän liikennemerkkejä ympäri kaupunkia ja runsaasti tilaa pysäköintipaikoille. Käytännössä kaupunki siis joutuisi kustannuksellaan toteuttamaan yrityksille pysäköintipaikkoja, mutta niiden mitoittaminen on erittäin hankalaa, jos kaupunki ei voi vaikuttaa lautojen määrään. Toisaalta taas merkityt paikat voisivat myös muuttua turhiksi, mikäli myöhemmin palveluita kaupungissa ei olisikaan enää saatavissa. Jos kaupunki taas ei katso järkeväksi tai pysty vähäisien resurssien takia toteuttamaan erillisiä pysäköintipaikkoja

esimerkiksi keskusta-alueille, ei mikroliikkumispalveluja käytännössä voisi hyvällä menestyksellä tarjota.

Vantaan kaupunki kokee siten tarpeelliseksi mahdollistaa toimitilapajärjestelmän käyttöönoton. Kaupungin näkemyksen mukaan toimitilapajärjestelmä olisi toimivin ratkaisu, koska merkittävin ongelma sähköpotkulaudoissa on se, ettei kunnilla ole kovinkaan paljon sananvaltaa operaattorien toimintaan. Sähköpotkulautojen suuri määrä on yksi suurimmista tekijöistä niiden aiheuttamiin ongelmiin, ja tällä hetkellä lautojen määrän lisääminen on usein paras keino, jolla operaattorit voivat kilpailla keskenään. Toimitilapajärjestelmällä liikkumisvälineiden määrää voitaisiin rajoittaa järkevälle tasolle sekä asettaa toiminnalle turvallisuutta parantavia ehtoja ja määräyksiä. Toimitilapajärjestelmä mahdollistaisi terveellisemmän kilpailun yritysten välillä, sillä nykyisin kilpailua saatetaan tehdä turvallisuuden ja esteettömyyden kustannuksella. Nykyisin yhteistyö operaattorien kanssa tapahtuu vapaaehtoisten sopimusten kautta, jotka eivät todellisuudessa sido operaattoreita mihinkään.

5. Mitä muuta haluaisitte lausua arviomuistiosta ja sen sisällöstä?

Mikroliikkumisvälineiden pysäköintiongelmien ratkaisun haasteena on se, että väärin pysäköinyttä käyttäjää on käytännössä erittäin vaikeaa tavoittaa, varsinkin kun huomioon on otettava myös ilkeä: viimeisin käyttäjä ei välttämättä ole se, jonka toimesta lauta on väärään paikkaan päätynyt. Yhteiskäyttöisten liikkumisvälineiden lisäksi on huomioitava myös omien välineiden yleistymisen, joita ei voida säännellä esim. pakollisella nopeusalennuksella tiettyinä kellonaikoina.

Arviomuistion mukaan ministeriön arvion mukaan mahdolliset lainsäädäntömuutokset olisi mahdollista valmistella siten, että ne olisivat voimassa kesällä 2024. Vantaan kaupunki toivoo nopeaa tarttumista mikroliikkumisen turvallisuuteen vaikuttaviin toimenpiteisiin.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS